



Die Linke / Die PARTEI
Stadtratsfraktion München

Rathaus

Datum
08.07.2025

Finanzierung der U5-Verlängerung: Was muss München selbst bezahlen?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 20-26 / F 01205 von
Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion München
vom 19.05.2025, eingegangen am 19.05.2025

Az. D-HA II/V1 8512.2-19-0041

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer schriftlichen Anfrage vom 20.05.2025 zum Thema „Finanzierung der U5-Verlängerung: Was muss München selbst bezahlen?“ führen Sie Folgendes aus:

„Die Verlängerung der U5 nach Pasing und ggf. weiter nach Freiham ist ein städtisches Milliardenprojekt, das den Haushalt der Stadt massiv belastet und weiter belasten wird.

Im Dezember 2023 wurde in einer Vorlage des Baureferat dargestellt, welche Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu erwarten ist. 2024 sollte ein entsprechender Antrag gestellt werden, seither wurde dem Stadtrat hierzu aber nicht mehr berichtet.“

Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

Frage 1:

Mit welchen Kosten rechnet das Baureferat aktuell für die U5-Verlängerung von Laim bis nach Pasing? Welche Kosten schätzt das Baureferat für die Verlängerung von Pasing nach Freiham?

Antwort:

Für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5-West von Laim nach Pasing wurde im Beschluss des Bauausschusses vom 05.12.2023 zur Ausführungsgenehmigung der Rohbauarbeiten im Baulos 2 eine indexbereinigte Kostenobergrenze von 1.313 Mrd € festgelegt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11170).

Für die Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiham gibt es bisher noch keine belastbare Kostenermittlung. Diese wird dem Stadtrat erstmalig mit der Projektgenehmigung vorgelegt.

Frage 2:

Wurde letztes Jahr eine GVFG-Förderung beantragt? Falls ja, für welche Bauabschnitte mit welchen Kosten? Mit welcher Förderhöhe rechnet die Verwaltung?

Antwort:

Das Vorgehen zur Beantragung der GVFG-Förderung wurde im Stadtratsbeschluss zur Ausführungsgenehmigung der Rohbauarbeiten im Baulos 2 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11170) ausführlich dargelegt:

„Gemeinsam mit dem beauftragten Gutachterbüro wurde für die der GVFG-Förderung zu Grunde liegenden Nutzen-Kosten-Untersuchung eine Ohne-/Mitfall-Konzeption erarbeitet, mit der eine maximal mögliche Förderung für die Gesamtstrecke der U5 bis nach Freiham erreicht werden kann.

Im Rahmen von regelmäßigen Abstimmungsgesprächen des Baureferats mit dem BMDV, StMB und Regierung von Oberbayern zur Förderung der Verlängerung der U5 West hat sich dabei eine Ohne-/Mitfall-Konzeption als vorteilhaft erwiesen, die im Mitfall das Baulos 2 (Bahnhöfe Pasing und Am Knie) sowie die gesamte Strecke der U5-Verlängerung nach Freiham (ohne Abstellanlage) umfasst.

Somit gehen reduzierte Kosten in die Bewertung ein, jedoch fast der gesamte verkehrliche Nutzen, da dieser erst mit der Anbindung an den Fern-, Regional- und S-Bahnhof Pasing sowie des neuen Stadtteils Freiharn entsteht. Allerdings sind damit dann auch nur die auf diesen Projektumgriff reduzierten Investitionskosten förderfähig. Für diesen Mitfall hat sich in den Berechnungen des Gutachters ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben. Das BMDV hat dabei den zu Grunde gelegten Prognosen und Annahmen für die Berechnung zugestimmt.

Das Baulos 1 sowie die geplante Abstellanlage in Freiharn sind jedoch nicht in diesem Förderszenario enthalten (Ohnefall). Für diese Abschnitte werden aktuell noch gesonderte Fördermöglichkeiten mit dem StMB und der Regierung von Oberbayern geprüft.“

Am 12.08.2024 wurde ein Antrag auf Zuwendungen nach dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) und BayFAG (Bayerisches Finanzausgleichsgesetz) bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Der Antrag wurde ab Bf. Willibaldstraße bis zum Bahnhof Pasing (Baulos 2) mit förderfähigen Kosten in Höhe von 684.160.000 € netto

gestellt. Erfahrungsgemäß kann von einer Förderquote von bis zu 85% der förderfähigen Kosten ausgegangen werden.

Frage 3:

Gibt es Bauabschnitte, für die keine GVFG-Förderung beantragt wurde? Welche Kosten werden für diese Abschnitte veranschlagt?

Antwort:

Für die Beantragung von Fördermitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist eine Nutzen-Kosten-Untersuchung notwendig. Diese Untersuchung muss über dem Faktor 1,0 liegen, um eine Förderfähigkeit zu begründen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die dem Förderantrag der U5-West Pasing beiliegt, hat den Faktor 1,13 und wurde vom Bahnhof Willibaldstraße bis zum Bahnhof Freiam-Zentrum gerechnet. Somit konnte vom Streckenabschnitt des Bauloses 1, Bahnhof Laimer Platz bis Bahnhof Willibaldstraße, keine Förderung nach GVFG beantragt werden.

Frage 4:

Gibt es für die Abschnitte ohne GVFG-Förderung andere Fördermöglichkeiten vom Freistaat? Falls ja, welche sind dies und welche Förderhöhe wird erwartet?

Antwort:

Für die neuen Abstellungen sowie diverse Leistungen zum Umbau des Bestandes der Abstellungen am Laimer Platz prüft das Baureferat derzeit andere Fördermöglichkeiten für das Baulos 1 nach dem BayGVFG (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Zum jetzigen Zeitpunkt kann weder dem Grunde noch der Höhe nach hier eine verbindliche Auskunft gegeben werden.

Frage 5:

Welche Kosten wird die Stadt auf jeden Fall mit eigenen Mitteln finanzieren müssen?

Antwort:

Im Falle der U5-West nach Pasing ist nach heutigem Stand mit einem städtischen Eigenanteil in Höhe von ca. 600 Mio. € netto zu rechnen.

Eine mögliche Förderung des Bauloses 1 ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer
Berufsmäßige Stadträtin
Baureferentin der Landeshauptstadt München